

PERMIS DE CLASSES 1 À 4

GUIDE DE LA ROUTE

SUPPLÉMENT D'INFORMATION

Yukon
Services aux agglomérations
et Transport

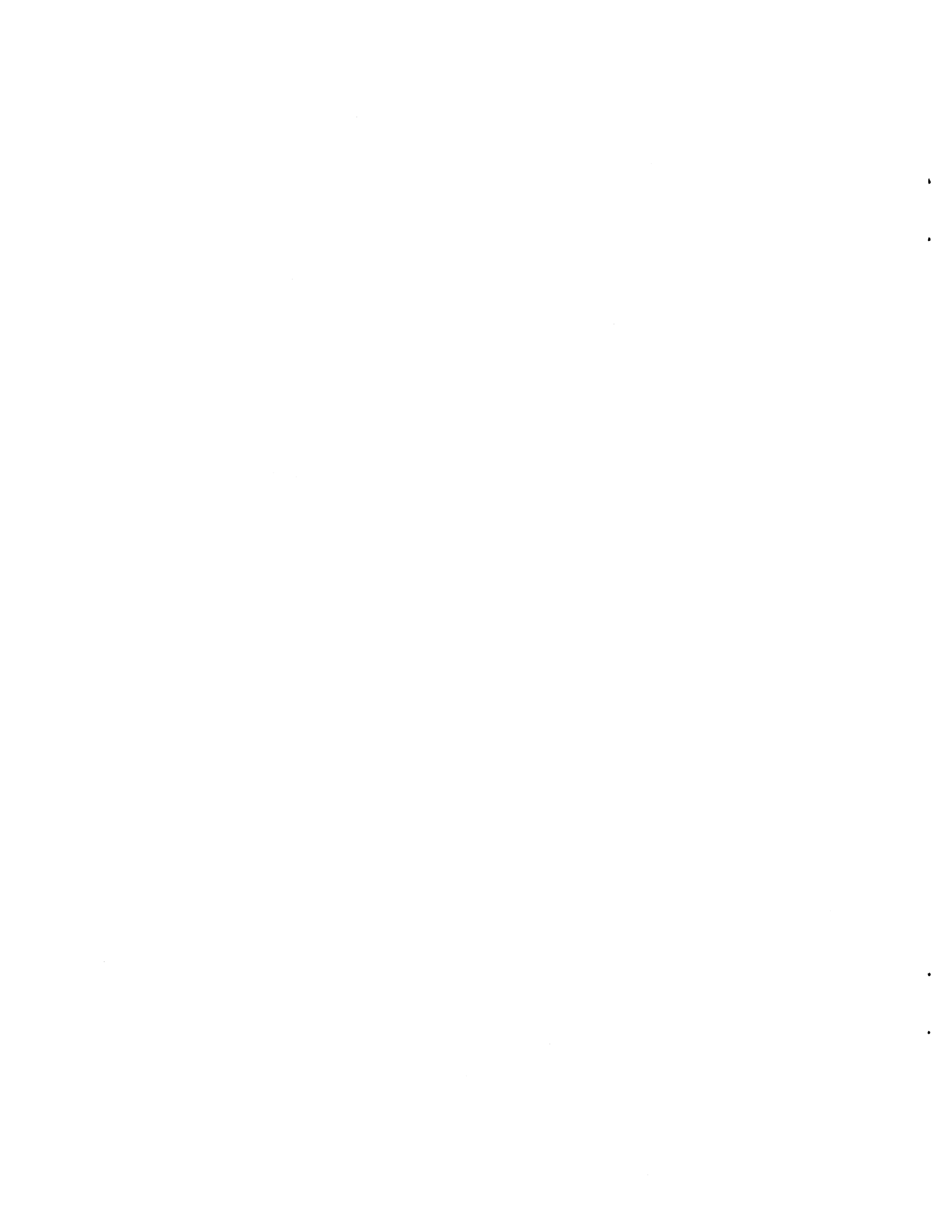
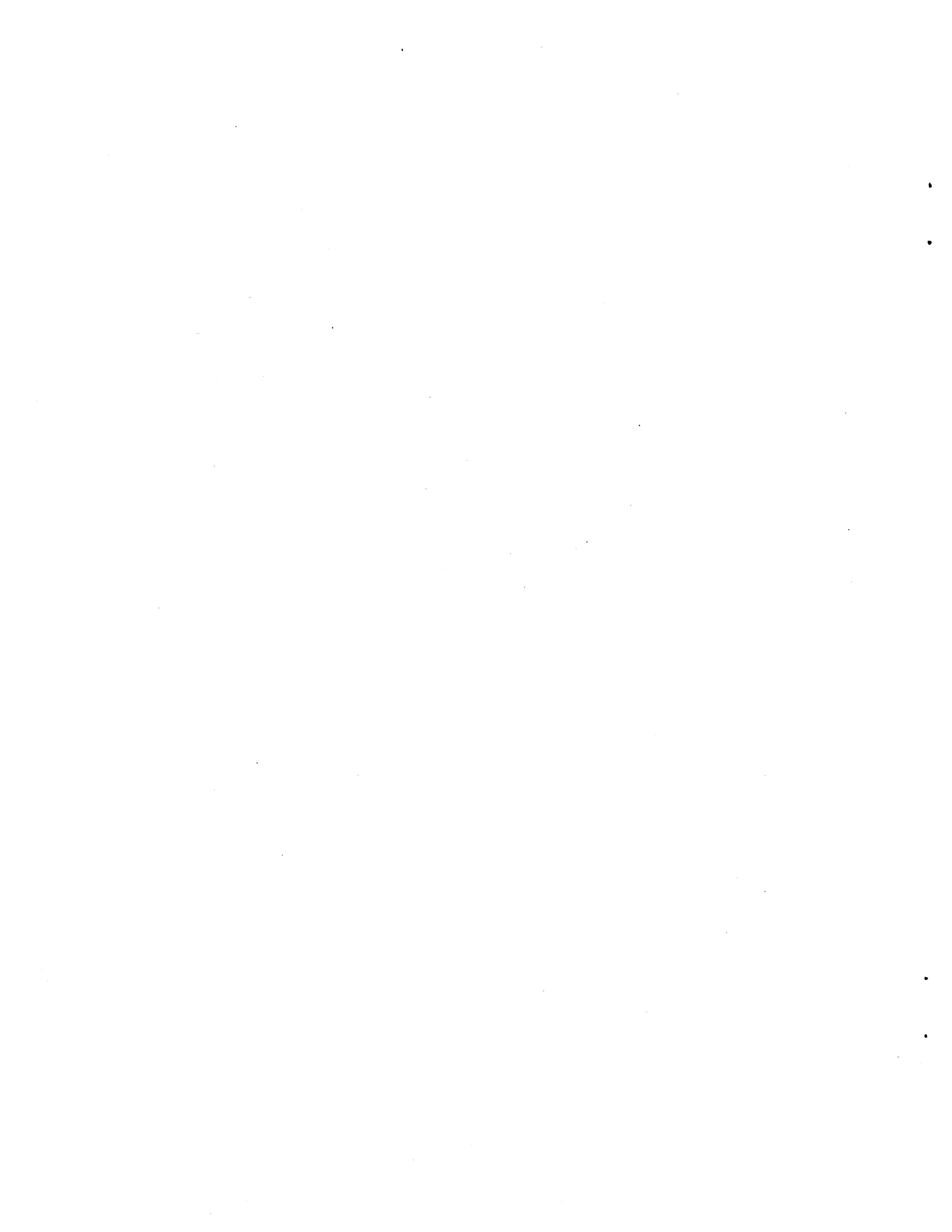


TABLE DES MATIÈRES

<u>SECTION</u>	<u>PAGE</u>
PANNEAUX ROUTIERS	1
LA CONDUITE DE VOTRE VÉHICULE	1
Rayon de braquage	2
Écart	2
Courbes et virages	2
Écarts et courbes	3
À l'approche d'un pont étroit	3
Virages	3
Virage à droite	3
Virage à gauche	4
Marche arrière	4
Changement de vitesse	4
ARRÊT	5
Zone de danger	5
Distance entre les véhicules	6
Freins et méthodes de freinage	6
Test des freins et inspection du véhicule	7
Force de freinage	7
Freinage des ensembles routiers	7
Chaussée mouillée	8
MANŒUVRES DE DÉPASSEMENT	8
Lorsqu'on vous dépasse	9
CONDUITE PRÉVENTIVE	9
LA CONDUITE DE VÉHICULES DE VOYAGEURS PUBLICS	10
LA CONDUITE D'UN AUTOBUS SCOLAIRE	12
LA CONDUITE DE VÉHICULES D'URGENCE	13
LES REMORQUES	13
CHARGES SPÉCIALES	15
Signalisation	15
Les manœuvres de chargement et de manutention	15
DIMENSIONS DU VÉHICULE ET DE LA CHARGE	15
QUELQUES CONSEILS POUR L'EXAMEN THÉORIQUE	16



➤ **PANNEAUX ROUTIERS** : voir le *Guide de la route* aux pages 12 à 20

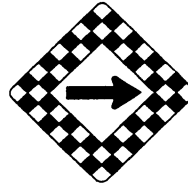
En tant que titulaire d'un permis de conduire de classe 1, 2, 3 ou 4, vous devez connaître la signification de certains panneaux que vous risquez de croiser sur votre route. Le *Guide de la route* contient des exemples de certains des panneaux les plus utilisés et vous trouverez ci-dessous d'autres panneaux que le conducteur professionnel croisera sur sa route.

Restrictions du tonnage



Panneau utilisé lorsqu'il est nécessaire de limiter le tonnage des véhicules sur certains tronçons ou certains ponts. Le poids brut des véhicules ne peut dépasser la limite exprimée en tonnes.

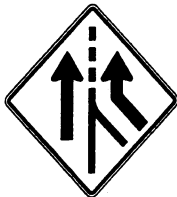
Damier (danger grave)



Couleurs : carrés noirs sur fond jaune

Virage abrupt ou courbe serrée.

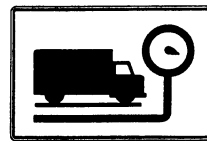
Nouvelle voie



Couleurs : lignes noires sur fond jaune

Convergence de deux voies devant sans qu'il soit nécessaire de céder le passage.

Poste d'inspection des véhicules



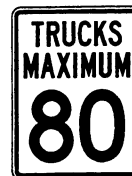
Les véhicules de certaines classes doivent se rapporter au poste d'inspection.

Voie réservée



Voie réservée à certains véhicules, tels qu'autobus, taxis, véhicules à plusieurs passagers ou bicyclettes. Les types de véhicules autorisés sont indiqués par les symboles appropriés.

Vitesse maximale des camions



Vitesse maximale autorisée pour les camions différente de celle pour les véhicules ordinaires.

➤ **LA CONDUITE DE VOTRE VÉHICULE**

Il existe divers types de véhicules et la conduite de chaque type comporte ses particularités. La plupart du temps, les conducteurs professionnels ont la charge de véhicules qui sont plus gros, plus lourds et plus longs que les véhicules ordinaires. La taille, la longueur et le poids excessifs de ces véhicules ont un effet sur leur conduite, tout particulièrement dans les courbes et en marche arrière.

En tant que conducteur d'un véhicule de grande taille, vous devrez garder à l'esprit deux facteurs qui déterminent l'angle auquel un véhicule peut entreprendre un virage : le rayon de braquage des roues avant et l'écart des roues arrière par rapport aux roues avant.

Rayon de braquage

L'angle auquel vous pouvez tourner les roues avant de votre véhicule dépend du type et du modèle de véhicule. Dans tous les cas, la roue longeant l'intérieur de la courbe (celle qui est la plus près du sens vers lequel vous tournez) tournera à un angle plus serré que l'autre roue avant. La roue longeant l'intérieur aura un rayon de braquage plus court que l'autre roue.

Le rayon de braquage correspond à la distance séparant le centre d'un cercle et son périmètre. Lorsqu'un véhicule prend un virage, il se déplace sur une courbe. À supposer que ce véhicule continue sa trajectoire, il finirait par tourner en rond. La distance entre le centre de ce cercle imaginaire et la roue correspond au rayon de braquage.

Le rayon de braquage des roues arrière est différent de celui des roues avant. Il est important de savoir estimer avec exactitude le rayon de braquage de vos roues avant pour éviter que les roues arrière ne coupent l'angle du virage.

Écart

Lorsqu'un véhicule avance dans une courbe, les roues arrière suivent une trajectoire qui ne correspond pas à celle des roues avant. La différence entre la trajectoire des roues arrière et celle des roues avant est ce qu'on appelle l'écart. Plus la distance qui sépare les roues arrière des roues avant (l'empattement) est grande, plus l'écart sera grand.

Courbes et virages : voir le *Guide de la route* à la page 52

Lorsque vous prenez une courbe ou un virage au volant d'un véhicule, certaines forces physiques œuvrent contre vous. Vous devez en être conscient et vous assurer de rouler à une vitesse appropriée, vous permettant de garder la maîtrise de votre véhicule, avant d'entamer un virage.

La force d'impulsion est une force qui fait que le véhicule a tendance à vouloir poursuivre sa trajectoire à l'entrée d'une courbe. Plus vous entamez le virage rapidement et plus votre véhicule est lourd, plus la force d'impulsion sera grande.

Lorsque vous entamez un virage, la force centrifuge agit également sur votre véhicule en le poussant hors de la trajectoire de la courbe.

La traction résiste à la force centrifuge. La capacité de traction des roues de votre véhicule détermine dans quelle mesure vous pourrez maintenir le contrôle de votre véhicule.

Si vous accélérez, la force de pulsion et la force centrifuge augmenteront. Si vous entreprenez une courbe trop rapidement, ces forces pourraient compromettre la traction de votre véhicule et entraîner une perte de contrôle du véhicule. En revanche, si vous entrez trop rapidement dans une courbe et que vous essayez de ralentir en appliquant les freins, votre véhicule pourrait alors déraper, faire un tonneau ou se mettre en porte-feuille.

Il faut donc ralentir à l'approche d'une courbe, ce qui vous permettra d'entrer dans la courbe à une vitesse suffisamment réduite pour que vous n'ayez pas à freiner, et d'accélérer graduellement une fois la courbe entamée, ce qui aura pour effet de contrer l'effet de la force centrifuge sur votre véhicule.

Écart et courbes

Lorsque vous entrez dans une courbe allant vers la droite, assurez-vous de garder les roues avant près du centre de la voie, de sorte que les roues arrière demeurent elles aussi sur la chaussée et ne passent pas sur l'accotement. Lorsque vous tournez plutôt vers la gauche, gardez les roues avant près de la droite de la voie, de sorte que les roues arrière du côté du chauffeur ne franchissent pas la ligne médiane.

À l'approche d'un pont étroit

À l'approche d'un pont étroit à l'issue d'une courbe, il faut que le conducteur d'un véhicule de longueur excessive fasse preuve de prudence et de compétence. Il vous faudra bien connaître l'écart de votre véhicule, car cela vous permettra de rectifier votre vitesse et d'entamer la courbe de manière à vous engager sur le pont en toute sécurité.

Virages : voir le *Guide de la route* aux pages 37 à 40

Virage à droite

En supposant que vous êtes au volant d'un véhicule ayant un écart important et que vous vous apprêtez à tourner à droite à une intersection, assurez-vous de faire un virage assez grand pour laisser suffisamment d'espace pour permettre à la remorque de suivre sans danger. Si le virage était trop serré, l'écart ferait que les roues arrière de votre remorque risqueraient de monter sur le trottoir ou de quitter la chaussée. Si la rue est étroite, vous devrez vous engager suffisamment loin dans l'intersection avant d'entamer le virage à proprement parler. Vous pourriez devoir empiéter sur la ligne médiane de la rue où vous tournez. Si vous arrivez d'une route à voies multiples, vous pouvez également intégrer la voie qui se trouve immédiatement à gauche de votre véhicule. Si vous devez traverser la ligne médiane ou bloquer la circulation dans une autre voie parce que la rue est très étroite, faites preuve d'une grande prudence et assurez-vous que votre manœuvre ne compromet la sécurité de personne.

Vérifiez s'il y a des véhicules de petite taille, des motocyclettes ou des bicyclettes à la droite de votre véhicule avant d'entamer un virage à droite. Le point critique de toute manœuvre de virage se situe au moment où le camion a terminé le virage, mais pas la remorque. À ce moment, le rétroviseur droit est tout à fait inutile. Essayez autant que possible de rester dans votre voie. Si, en raison de l'angle du virage requis, vous ne pouvez rester dans votre voie, vous devez vous assurer de pouvoir effectuer votre manœuvre sans compromettre la circulation ou la sécurité des autres usagers de la route.

Virage à gauche

Pour tourner à gauche à partir d'une rue à sens unique dans une autre rue à sens unique, il suffit de suivre les mêmes procédures que pour le virage à droite. Dans un cas comme dans l'autre, vous devez être certain que l'angle de virage est suffisamment grand pour que les roues arrière de votre véhicule ne montent pas sur l'accotement. De façon plus particulière, il faut ici faire attention à la position des roues arrière gauches. Comme pour le virage à droite, il faut vérifier qu'il n'y a pas de piétons ou de cyclistes avant d'entreprendre le virage.

Marche arrière : voir le *Guide de la route* aux pages 27 et 28

Il faut toujours faire preuve d'une grande prudence lorsqu'on fait marche arrière. Sauf à quelques rares exceptions, vous serez toujours responsable en cas de collision survenant alors que vous êtes en marche arrière. Il est toujours dangereux de ne pas vérifier si la voie est libre avant de mettre le véhicule en marche arrière. Il vous faudra peut-être vérifier à plusieurs reprises pour vous assurer que la voie demeure libre tout au long de la manœuvre.

Les bilans effectués à la suite d'accidents en marche arrière révèlent que l'accident aurait pu être évité et que le chauffeur aurait dû voir que la voie n'était pas libre.

Vous pouvez réduire les risques d'accident en marche arrière en suivant les quelques conseils suivants :

- Évitez de faire marche arrière dans la mesure du possible.
- Si vous devez faire marche arrière, planifiez la manœuvre de façon à limiter la distance sur laquelle il sera nécessaire de reculer.
- Vérifiez qu'il n'y a rien derrière votre véhicule qui pourrait rendre toute marche arrière périlleuse.
- Demandez l'aide de quelqu'un pour vous guider, dans la mesure du possible. Si vous ne pouvez demander de l'aide, descendez de votre véhicule et faites-en le tour avant de reculez. Répétez cette étape chaque fois que vous aurez reculé sur une distance correspondant à la longueur de votre véhicule.

Klaxonnez au moins chaque fois que vous aurez reculé sur une longueur de véhicule. Ainsi, les autres usagers de la route sauront que vous vous apprêtez à reculer.

Essayez de faire marche arrière dans le sens contraire à la circulation plutôt que dans le même sens.

Dans la mesure du possible, évitez de reculer votre véhicule du côté sur lequel vous n'avez aucun contact visuel. Manœuvrez de manière à placer votre véhicule de telle sorte que vous puissiez bien voir la zone dans laquelle vous vous apprêtez à reculer avant de faire marche arrière.

Changement de vitesse

Vous savez sans doute comment conduire un véhicule à transmission automatique. Toutefois, en tant que conducteur professionnel, vous devrez probablement conduire des véhicules ayant une boîte de vitesse pouvant compter jusqu'à 20 rapports.

Pour changer de vitesse sans heurt, il faut connaître certains principes, être compétent et avoir une certaine expérience. Avant de partir en voyage, il faut bien connaître le diagramme indiquant la position du bras de vitesse correspondant à chaque rapport et le point de changement de vitesse de votre véhicule.

De nos jours, il existe différentes sortes de transmissions manuelles. Il vous faudra donc suivre la formation nécessaire, consulter le manuel de l'utilisateur de votre véhicule et mettre en pratique les connaissances théoriques que vous pourrez ainsi acquérir. Ceci vous permettra d'avoir les connaissances et les compétences nécessaires pour utiliser efficacement et sans danger la boîte de vitesse de votre véhicule.

Voici certains renseignements de base que tout conducteur professionnel devrait connaître.

Étant donné que la plupart des véhicules lourds à transmission manuelle ne sont pas équipés de boîtes à vitesse synchronisée, vous devrez maîtriser la technique du double embrayage. Cela signifie qu'il faudra enfoncer la pédale d'embrayage à deux reprises pour changer de vitesse. Pour maîtriser cette technique, il faut de la pratique. Lorsqu'on passe à un rapport supérieur, on parle de montée de vitesse. C'est ce qu'on fait lorsqu'on veut accélérer. En revanche, lorsqu'on passe à un rapport inférieur, on parle de rétrogradation, et c'est ce qu'on fait lorsqu'on veut ralentir. La technique est légèrement différente selon qu'on veut passer à un rapport supérieur ou inférieur.

Le diagramme des rapports et les particularités associées aux changements de vitesse varient selon le moteur et le type de transmission. Pour changer de vitesse en douceur, il vous faudra apprendre à reconnaître le point de changement de vitesse de votre véhicule. Le compte-tours, aussi appelé tachymètre, sert à indiquer la vitesse du moteur. Cet appareil peut vous aider à déterminer quand il vous faut changer de vitesse. Étant donné qu'il existe plus d'une façon de changer de vitesse, vous devriez consulter le manuel de l'utilisateur de votre véhicule pour savoir quelle est la méthode qui convient le mieux à votre véhicule.

Il est d'importance capitale que vous rétrogradiez à l'approche d'une descente abrupte, à plus forte raison si votre remorque est chargée. Choisissez une vitesse ne dépassant pas celle que vous utiliseriez normalement pour monter la même pente. Laissez la transmission embrayée tout au long de la descente. Si votre véhicule est muni d'un frein moteur (un dispositif qui sert à ralentir le véhicule à l'aide de la force du moteur), utilisez-le en plus de vos freins pour vous assurer que votre vitesse demeure en deçà de la vitesse régulée (le rapport tours/minute). N'oubliez pas que le frein moteur est surtout efficace lorsque le moteur tourne rapidement; prenez donc soin de choisir le bon rapport avant d'entreprendre une descente. Vous risquez davantage de rater une vitesse si vous attendez d'être en descente pour changer de vitesse. Vous risqueriez également d'endommager votre moteur si vous laissez votre véhicule prendre trop de vitesse et le laissez ainsi dépasser la vitesse régulée.

➤ **ARRÊT** : voir le *Guide de la route* aux pages 24 à 26.

Zone de danger

On appelle «zone de danger» la distance sur laquelle le véhicule continue d'avancer après que vous avez entrepris une manœuvre d'immobilisation. Il est impossible d'éviter la collision avec un objet quelconque ou une personne qui se trouverait dans cette zone de danger. La longueur de la zone de danger augmente :

- de façon directement proportionnelle à la vitesse du véhicule ;
- lorsque l'état de la chaussée est compromis (p. ex. : glace, neige, pluie ou chaussée en gravier);
- de façon directement proportionnelle au poids du véhicule;
- de façon directement proportionnelle à l'usure des freins .

Par contre, il est possible de réduire la longueur de la zone de danger simplement en réduisant la vitesse de conduite. Chaque fois que vous décelez un risque de danger (p. ex. : à l'approche d'une intersection), placez le pied sur la pédale de frein afin d'être prêt à freiner si vous devez vous arrêter. En enlevant le pied de sur l'accélérateur pour le poser sur la pédale de frein, vous réduisez votre délai de réaction et vous ralentissez, ce qui fait augmenter vos chances de vous arrêter à temps si vous aviez à le faire.

Distance entre les véhicules : voir le Guide de la route aux pages 26 et 27

Lorsque les conditions sont idéales, il est recommandé aux conducteurs de véhicules de passagers et de camionnettes de maintenir un délai de trois secondes entre leur véhicule et celui qui les précède. Pour les chauffeurs d'autobus, de camions lourds, de camions-remorques et de semi-remorques, il est conseillé d'élargir cet écart pour la simple raison que, plus un véhicule est lourd, plus il faut de temps pour l'immobiliser. Pour vous aider à calculer la distance à respecter en termes de secondes, voici une petite formule fort utile :

- (a) arrondissez la longueur de votre véhicule au mètre près;
- (b) divisez le nombre ainsi obtenu par trois. Vous obtiendrez alors le nombre de secondes recommandé.

Exemple : pour un camion-remorque mesurant 14,6 mètres, arrondissez à 15 puis divisez par 3 = 5 secondes.

Freins et méthodes de freinage

Chaque véhicule moteur est équipé d'au moins deux dispositifs de freinage : un premier système actionné au pied (c'est le système de service), et un second, appelé système de freinage de secours. Si le premier système venait à faire défaut, le chauffeur devra utiliser le second pour immobiliser son véhicule. Habituellement, le frein de secours met plus de temps à immobiliser le véhicule qu'un système de service en bon état.

Nombre de véhicules lourds sont également équipés de freins à air comprimé. Avant d'être autorisé à conduire un véhicule équipé de freins à air, vous devrez d'abord passer avec succès un examen à cet effet. Vous pouvez vous procurer un guide spécialisé auprès de votre représentant de la Section des véhicules automobiles.

Test des freins et inspection du véhicule

Les conducteurs professionnels doivent s'assurer que leur véhicule est sécuritaire. Pour ce faire, vous devrez savoir comment et quand effectuer plusieurs types d'inspections. Selon la fréquence de vos déplacements, vous pourriez être appelé à procéder à ces inspections de façon régulière.

Il faut inspecter chaque jour (avant et après chaque voyage) tous les véhicules régis par le programme fédéral du Code canadien de sécurité. Il faut que vous, ou toute autre personne désignée à cette fin par le transporteur, fassiez ces inspections. Vous (le chauffeur) et le transporteur (votre employeur) devez vous assurer que ces inspections sont faites selon les règles de l'art.

Les inspections effectuées avant que vous ne preniez la route ont pour but de vous aider à vous assurer que le véhicule est sécuritaire. Certains éléments, comme les rétroviseurs latéraux et les clignotants, sont inspectés de la même manière, peu importe le type de véhicule. D'autres éléments, tels que les freins, nécessitent un type d'inspection propre à chaque type de véhicule. C'est pourquoi vous devrez vous familiariser avec le mode d'inspection requis pour le type de véhicule que vous serez amené à conduire.

Force de freinage

Il est évident que plus un véhicule est lourd, plus il nécessitera une force de freinage élevée pour contrer la force de poussée du poids du véhicule. Pour immobiliser un véhicule en toute sécurité, vous devez vous assurer que les freins sont bien réglés, que votre charge est équilibrée, que les pneus sont en bon état et que la pression d'air dans ceux-ci est adéquate.

Comme nous l'avons dit, le poids et la vitesse du véhicule ont un effet déterminant sur la force de freinage nécessaire pour immobiliser un véhicule. Plus la vitesse et le poids d'un véhicule sont élevés, plus grande devra être la force de freinage. N'oubliez pas que, même sans charge, les véhicules de grande taille ont besoin d'au moins deux fois plus d'espace qu'une automobile pour s'immobiliser.

Freinage des ensembles routiers

Lorsque vous enfoncez la pédale de frein d'un camion faisant partie d'un ensemble routier équipé de freins à air, les freins du camion et de la remorque se trouvent à être actionnés simultanément, et la force de freinage est la même sur l'ensemble des éléments. C'est ce qu'on appelle le freinage équilibré.

Il est possible d'appliquer une plus grande pression sur les freins de la remorque en la soupape de commande des freins mécaniques en même temps que vous la pédale de frein. Vous pouvez également actionner le levier ou le bouton du système de freinage à main sans enfoncer la pédale de frein pour faire freiner la remorque sans faire freiner le camion. Les remorques équipées de freins électriques ou de freins à dépression fonctionnent également de cette manière.

Si vous appliquez les freins trop rapidement ou trop profondément (ce qui s'appelle du surfreinage), vous risquez de faire bloquer les roues, ce qui pourrait faire déraiper le véhicule ou le faire se mettre en porte-feuille. Il faut faire particulièrement attention lorsqu'on veut freiner à l'approche d'une courbe ou après s'y être engagé, de même que lorsque la chaussée est glacée ou mouillée. N'oubliez pas que si vous relâchez l'accélérateur *avant* d'entreprendre une courbe, vous réduisez ou éliminez le besoin de freiner une fois dans la courbe, et réduisez ainsi le risque de mise en porte-feuille et de dérapage.

N'oubliez pas que les freins, les pneus et la suspension d'un ensemble routier fonctionnent mieux lorsque le véhicule est chargé. Lorsque la remorque est vide, il arrive que les roues rebondissent et elles risquent de se bloquer. Cela rend le freinage plus difficile et peut entraîner une augmentation de la distance d'arrêt, tout particulièrement en descente.

Chaussée mouillée

Lorsque de l'eau s'infiltré dans les tambours de freins, le système de freinage fonctionne moins bien. Évitez dans la mesure du possible les grandes flaques d'eau sur la chaussée. Si vous devez traverser une zone immergée, maintenez un pied sur la pédale de frein et enfoncez-la légèrement, ce qui aura pour effet de réduire la quantité d'eau risquant de s'infiltrer dans les tambours et les semelles de freins. Ralentissez toujours avant de traverser d'importantes flaques d'eau couvrant la chaussée.

Si la chaussée est extrêmement mouillée ou après avoir traversé une flaque d'eau, vérifiez le fonctionnement des freins. Enfoncez légèrement la pédale de frein et maintenez-la sur une courte distance afin d'assécher les freins.

➤ MANŒUVRES DE DÉPASSEMENT

Les manœuvres de dépassement mettant en jeu un véhicule lourd présentent certaines particularités.

Un véhicule lourd qui se déplace rapidement crée des turbulences qui peuvent comporter des risques pour les véhicules de petite taille. Tout véhicule, cycliste ou autre usager de la route qui se trouve dans la périphérie immédiate d'un véhicule lourd est exposé à ces turbulences. Elles peuvent comporter certains dangers, tout particulièrement pour les cyclistes, qui sont beaucoup plus petits et circulent beaucoup plus lentement que les véhicules lourds. Faites attention aux cyclistes et donnez-leur suffisamment d'espace pour circuler sans danger. Les turbulences causées par votre véhicule peuvent causer une perte de contrôle au cycliste. Plus le véhicule est gros, plus le déplacement d'air sera important. Soyez vigilant à l'égard des usagers de la route

qui circulent près de vous, car les turbulences risquent de les pousser hors de la chaussée ou, au contraire, de les attirer dangereusement près de votre véhicule. Si un petit véhicule persiste à demeurer dans votre zone de turbulences, ralentissez jusqu'à ce qu'il s'éloigne.

Les gros véhicules sont également plus bruyants que les automobiles. Leur grande taille et le fait qu'ils soient bruyants fait souvent croire aux autres conducteurs que les gros véhicules roulent plus vite qu'ils ne le font en réalité. Lorsque vous décidez de dépasser un véhicule, observez les limites de vitesse et évitez de surprendre les conducteurs nerveux ou inexpérimentés.

Souvent, les autres conducteurs s'impatientent quand un véhicule commercial leur bloque la voie parce qu'il prend trop de temps à dépasser un autre véhicule commercial circulant à une vitesse similaire. Lorsqu'un véhicule commercial ralentit la circulation, tout particulièrement si le véhicule lourd qui tente une manœuvre de dépassement occupe la voie rapide (dans le cas d'une route à voies multiples) sans que cela ne soit absolument nécessaire, les véhicules qui le suivent doivent alors ralentir, ce qui ralentit la circulation et peut poser un risque sur les autoroutes.

Lorsqu'on vous dépasse

Évitez de faire signe aux autres conducteurs de vous dépasser, car vous risquez de les encourager à entreprendre une manœuvre trop risquée pour eux. Toutefois, lorsqu'un conducteur vous indique qu'il veut vous dépasser, faites preuve de bon sens en essayant de l'aider à vous dépasser en toute sécurité.

Dans certains cas, le mieux à faire est de *maintenir votre vitesse* et de vous ranger sur la droite de manière à permettre à l'autre conducteur de voir la route et l'état de la circulation. Cela permet également au conducteur de décider à quelle vitesse et de quelle manière il va vous dépasser. Si l'état de la circulation ne lui semble pas favorable, il est possible que le conducteur renonce à vous dépasser et, pour des raisons de sécurité, qu'il préfère se ranger derrière vous et attendre une meilleure occasion de dépasser. Dans certains cas, il peut être recommandé de *ralentir graduellement* tout en vous rangeant sur la droite, de manière à laisser au conducteur qui vous dépasse plus d'espace pour manœuvrer. Il est particulièrement indiqué de procéder ainsi si vous vous rendez compte que le conducteur aura besoin de plus d'espace ou de temps pour vous dépasser en toute sécurité.

Les circonstances vous dicteront s'il y a lieu de maintenir votre vitesse ou de ralentir graduellement. Dans un cas comme dans l'autre, toutefois, il est très important de ne pas oublier que deux véhicules circulant côte à côte risquent de se bloquer mutuellement la voie si l'un des deux véhicules devait effectuer une manœuvre de contournement imprévue, par exemple si un troisième conducteur, arrivant d'une voie d'accès ou stationné sur l'accotement, décidait de s'engager sur la voie. Si vous circulez directement aux côtés d'un autre véhicule, restez alerte et tenter de prévoir comment vous pourriez vous sortir d'une situation dangereuse en toute sécurité.

➤ **CONDUITE PRÉVENTIVE**: voir le *Guide de la route* aux pages 68 et 69

Le *Guide de la route* comprend bon nombre des principes de base de la conduite préventive et, en tant que titulaire d'un permis de classe 1, 2, 3 ou 4, vous devrez acquérir d'excellentes techniques de conduite préventive. Vous ne devez jamais oublier que plus un véhicule est gros et lourd, plus il lui faut du temps pour s'immobiliser. Faites preuve de prudence aux intersections, même si vous avez le droit de passage. Faites attention à ces conducteurs qui grillent les feux rouges ou à ceux qui tentent leur chance en essayant de traverser l'intersection en toute vitesse avant que le feu ne vire au rouge. Restez à bonne distance derrière le véhicule qui vous précède. Faites preuve d'encore plus de prudence lorsque les conditions ne sont pas des meilleures. Balayez constamment du regard tout ce qui vous entoure en restant à l'affût de l'état de la circulation, tant devant et derrière vous qu'à côté de vous. Soyez vigilant et tentez de toujours prévoir ce qui peut se passer. Redoublez de prudence la nuit ou lorsque la visibilité est réduite. Portez votre ceinture de sécurité en tout temps.

En tant que conducteur professionnel, vous devrez être extrêmement courtois et respectueux des autres usagers de la route. N'oubliez pas que vous *partagez* la route, et que le fait que votre véhicule soit plus gros et plus lourd peut réduire la visibilité ou la marge de manœuvre des autres conducteurs. Si un autre conducteur semble manquer de courtoisie, dites-vous que c'est sans doute parce qu'il est inexpérimenté ou nerveux; par conséquent, agissez de manière appropriée et responsable. Par exemple, si le conducteur d'un véhicule circulant en sens inverse oublie de passer aux phares de croisement, évitez de répliquer en faisant clignoter vos feux ou en utilisant vous aussi vos feux de route. Ralentissez plutôt, de manière à pouvoir poursuivre sans danger, en dépit de l'effet d'éblouissement.

Soyez tout particulièrement courtois envers les piétons, les cyclistes et les motocyclistes qui, de toute évidence, seraient les grands perdants en cas d'accident avec un gros véhicule.

Finalement, essayez de vous assurer que chaque manœuvre préventive que vous faites ne pose pas à son tour de danger pour vous et les autres usagers de la route.

LA CONDUITE DE VÉHICULES DE VOYAGEURS PUBLICS

Certaines règles sont particulières à la conduite de véhicules de voyageurs publics. Premièrement, il faut constamment garder la sécurité des passagers à l'esprit. La sécurité des passagers passe avant le respect des horaires de transport.

Pour assurer la sécurité de vos passagers, vous devez vous assurer que le véhicule est sécuritaire et faire vous-même preuve de prudence. Vous pouvez éviter de nombreux risques de blessures aux passagers en mettant en pratique les principes de conduite préventive. Il vous faudra comprendre clairement les particularités de conduite de votre véhicule afin d'assurer à vos passagers un maximum de sécurité et de confort.

Apprenez comment faire pour prendre et déposer des passagers, et mettez ces techniques en pratique. Concentrez-vous sur la conduite : lorsque le véhicule est en mouvement, évitez de percevoir le prix du passage, de faire de la monnaie ou de prendre ou déposer des passagers. Évitez de bavarder inutilement avec les passagers tant que le véhicule n'est pas immobilisé.

Assurez-vous que rien ni personne ne vous empêche de conduire en toute sécurité. Vous devez avoir la vue libre, à droite comme à gauche. Vous devez pouvoir bouger les bras et les jambes sans restriction pour pouvoir atteindre les dispositifs d'urgence en cas de besoin.

La plupart du temps, les passagers doivent rester assis lorsque le véhicule est en mouvement. Si vous conduisez un véhicule de type sedan (p. ex. : un taxi), vous ne pouvez faire asseoir plus de deux personnes à vos côtés, et ce, seulement lorsque cela ne vous gêne pas pour conduire le véhicule.

Voici d'autres conseils à l'intention des chauffeurs de véhicules de voyageurs publics :

- Il est de votre devoir d'accepter à bord tous les clients qui acquittent les droits de passage, conformément aux conditions de la licence de transporteur public. Toutefois, vous pouvez refuser l'accès au véhicule dans les cas suivants :
 - Vous transportez le nombre maximal de passagers.
 - Le passager est :
 - malade ou en état d'ébriété
 - agité, hors de contrôle ou grossier
 - importun ou dangereux pour les autres et les biens d'autrui.
- Certaines personnes handicapées ont besoin d'être accompagnées d'un animal-guide, comme un chien-guide. Vous devez laisser les passagers prendre ces animaux à bord avec eux.
- Il faut que les véhicules pouvant accueillir plus de 12 passagers, le chauffeur compris, soient équipés :
 - d'un système d'éclairage intérieur qui éclaire le passage entre les sièges, derrière le chauffeur. Cet éclairage doit rester allumé du coucher jusqu'au lever du soleil, de sorte que les passagers puissent circuler en toute sécurité dans le véhicule. Il faut également que chaque issue soit munie d'un système d'éclairage qui s'allume lorsqu'on ouvre l'issue;
 - - d'une trousse de premiers soins approuvée
 - - d'une roue de secours
 - - d'au moins un extincteur d'incendie approuvé
 - équipés d'une porte de secours ou de fenêtres issues de secours
- Les véhicules pouvant accueillir plus de 10 passagers doivent être munis de dispositifs de signalisation d'urgence, tels que des drapeaux et des fusées éclairantes.
- Il faut éviter de faire le plein lorsque le moteur tourne, que la radio de bord fonctionne ou en présence d'une flamme nue. Lorsque vous faites le plein, laissez le bec du boyau de remplissage en contact avec la bouche du réservoir. Il est interdit de faire le plein d'un autobus scolaire lorsqu'il y a des passagers à bord.
- Le chauffeur doit veiller à ce que tous les bagages que les passagers prennent à bord soient rangés, de manière à ne pas nuire aux passagers qui montent ou descendent, et aussi pour éviter qu'ils ne tombent sur les passagers. Il ne faut jamais laisser les bagages ni quoi que ce soit bloquer le passage des passagers ou les issues.
- Il faut veiller à maintenir la propreté et la salubrité du véhicule en tout temps.

Il faut signaler tout problème de fonctionnement qui pourrait nuire à la sécurité. Vous devez le faire dans un rapport écrit que vous remettez au transporteur avant la fin de la journée même où vous détectez le problème.

➤ **LA CONDUITE D'UN AUTOBUS SCOLAIRE** : voir le *Guide de la route* aux pages 55 à 57 et 79 à 81

Si vous avez l'intention de conduire un autobus scolaire, il est important que vous sachiez que certaines lois et règles de sécurité sont tout à fait particulières à ces véhicules, y compris les suivantes :

Le propriétaire ou le chauffeur de tout autobus scolaire doit :

- en tout temps, à la demande d'un agent autorisé, permettre à cet agent d'inspecter le véhicule et de s'assurer qu'il répond aux normes de transport et de sécurité et aux autres normes applicables;
- garder en tout temps l'intérieur du véhicule propre et salubre;
- veiller à la propreté et au bon état de l'extérieur de l'autobus, y compris les fenêtres, les lunettes, le pare-brise, les rétroviseurs, les phares et les indications écrites;
- veiller à respecter le nombre limite de passagers prescrit par le fabricant du véhicule, sauf avec permission spéciale accordée par le Registraire des véhicules automobiles;
- s'abstenir de faire le plein, ou de le faire faire, alors que des passagers sont à bord.

Le chauffeur ne peut faire avancer ou reculer l'autobus que si :

- tous les passagers sont assis;
- tous les passagers qui viennent de descendre du véhicule s'en sont éloignés suffisamment;
- le champ de vision du chauffeur à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule est tout à fait libre;
- le chauffeur a la maîtrise complète du mécanisme de direction;
- les issues et la porte de secours sont complètement libres.

Le chauffeur doit actionner les clignotants du véhicule suffisamment à l'avance avant de s'arrêter pour prendre ou laisser descendre des passagers, afin de prévenir les autres usagers de la route qu'il s'apprête à faire un arrêt.

Le chauffeur ne peut pas faire marche arrière dans une cour d'école alors que des passagers sont à bord, mais il peut le faire si l'autobus est vide et si une personne compétente, placée derrière le véhicule, le guide dans sa manœuvre.

Le chauffeur ne peut pas quitter l'autobus tant que des passagers se trouvent encore à l'intérieur.

Les chauffeurs d'autobus scolaires doivent s'arrêter aux passages à niveau, même si les feux d'avertissement du passage à niveau ne clignotent pas.

Il faut qu'un mécanicien compétent inspecte chaque autobus scolaire au moins tous les six mois, et il faut procéder à une vérification quotidienne des freins.

Il incombe tant au chauffeur qu'au propriétaire de veiller à l'entretien et au bon fonctionnement de tout autobus scolaire. Assurez-vous de bien connaître toutes les règles, normes et directives qui s'appliquent à la conduite d'un autobus scolaire *avant* de prendre le volant pour transporter des enfants.

➤ LA CONDUITE DE VÉHICULES D'URGENCE

Les conducteurs d'ambulance actionnent les feux rouges clignotants du véhicule pour demander aux autres usagers de la route de leur accorder la priorité de passage. Ces feux ne servent que lorsque les ambulanciers répondent à un appel d'urgence ou qu'ils transportent un patient.

Les chauffeurs de véhicules d'urgence sont autorisés à dépasser les limites de vitesse permises, à ne pas s'arrêter aux feux rouges ni aux arrêts obligatoires, mais seulement à condition de prévenir les autres conducteurs qu'ils s'appêtent à le faire. Les ambulances sont équipées d'une sirène ou d'un autre dispositif sonore, et de feux rouges clignotants. Le conducteur doit actionner les deux dispositifs pour s'assurer de prévenir les autres conducteurs. Il faut que le conducteur d'ambulance fasse preuve de prudence en tout temps, car il est toujours possible que des conducteurs n'aient pas entendu ou vu les signaux d'avertissement.

Si vous devez dépasser la limite de vitesse permise ou ne pouvez vous arrêter à un arrêt obligatoire, vous devez garder à l'esprit les limites de votre véhicule et la sécurité des autres usagers de la route. Tenez compte de l'état de la route et de la densité de la circulation réelle ou potentielle, de même que de la gravité de la situation.

➤ LES REMORQUES : voir le *Guide de la route* aux pages 98 à 100

Il est plus difficile de conduire un véhicule articulé qu'un simple camion. La conduite d'un véhicule articulé nécessite la maîtrise de certaines techniques de conduite tout à fait particulières, car chaque mouvement brusque pourrait faire basculer la remorque qui, à son tour, pourrait entraîner le camion. Les retournements, ou capotages, sont la principale cause de mortalité dans les cas d'accidents mettant en cause un véhicule lourd.

Sachez qu'un véhicule chargé est plus exposé aux risques de retournements qu'un véhicule vide. Pour prévenir ces accidents, conduisez lentement dans les courbes, évitez de virer brusquement et répartissez correctement la charge. Bien que cette règle s'applique à tous les véhicules, nous vous rappelons que plus le véhicule est haut, plus la remorque est longue et plus grand est le nombre de remorques que vous tirez, et plus il est important de bien répartir la charge pour éviter les capotages.

Essayez de placer votre chargement le plus près possible du centre de la remorque, de sorte que la charge ne fasse pas pencher la remorque d'un côté ou de l'autre. Répartissez la charge sur

toute la longueur de la remorque et essayez de la garder le plus près possible du sol. Plus la charge est haute et plus le centre de gravité est élevé, plus le risque de retournement est grand.

Lorsque vous tirez une remorque, il y a toujours le risque que la remorque se mette à tanguer ou à zigzaguer (c'est-à-dire qu'elle se mette à aller de gauche à droite rapidement et indépendamment des mouvements du camion). C'est très dangereux et il faut y remédier sans délai. Si votre remorque commence à zigzaguer, vous devez ralentir puis vous arrêter immédiatement pour tenter de déterminer la cause du problème. Il est essentiel de ralentir sans tarder et de vous arrêter dès que vous pouvez le faire sans danger, de manière à éviter qu'un problème mineur ne donne lieu à un accident grave.

Le problème de zigzagage de la remorque peut avoir les causes suivantes :

- vitesse excessive vu les conditions;
- manœuvre brusque
- attelage défectueux ou incorrect
- déplacement de la charge
- freins traînants
- crevaison

Il faudra donc procéder à certains ajustements pour régler le problème de zigzagage. De plus, même si vous croyez que le problème est dû à une vitesse excessive et que le zigzagage s'arrête lorsque vous ralentissez, il est tout de même important de vous arrêter et de vérifier votre véhicule et votre charge. Le mouvement de zigzagage peut avoir fait se déplacer votre charge ou endommagé l'attelage.

Presque tous les détenteurs de permis de classe 1, de même que d'autres conducteurs, doivent savoir comment atteler ou dételé convenablement une remorque. Il est essentiel que toute remorque soit bien attelée au camion, et ce pour prévenir les risques de zigzagage ou de détélagage accidentel.

La plupart du temps, le dispositif d'attelage est constitué d'une sellette d'attelage, d'une barre ou d'un crochet. Lorsque le camion tire plus d'une remorque, on utilise parfois un chariot-remorque. Nombre d'autres dispositifs servent également à l'attelage des remorques et à la répartition du poids de la charge.

Peu importe le dispositif d'attelage utilisé, il faut qu'il soit suffisamment solide pour maintenir l'arrimage des deux véhicules et qu'il soit fixé à une partie solide du châssis du véhicule. Si vous utilisez un dispositif autre qu'une sellette d'attelage, vous devez également recourir à des chaînes ou à des câbles métalliques reliant la remorque au camion. Il faut que les chaînes ou câbles soient aussi résistants que le dispositif d'attelage.

Soyez prudent dans vos manœuvres d'attelage et de détélagage, car l'opération n'est pas sans risque, tant pour vous et votre charge que pour les autres usagers de la route. N'oubliez pas qu'il

faut toujours inspecter à vue et vérifier la solidité de l'attelage en appliquant les freins de la remorque.

➤ CHARGES SPÉCIALES

Signalisation

Certains véhicules doivent porter des panneaux servant à informer les autres conducteurs de la nature du chargement. Vous trouverez dans le *Guide de la route* des renseignements sur les panneaux spéciaux qu'il faut placer sur les véhicules servant au transport de matières dangereuses.

Il faut également que les autobus scolaires et les véhicules servant au transport de matières explosives portent des panneaux spéciaux, placés sur la carrosserie. Lorsqu'un autobus scolaire transporte des élèves, il faut que l'autobus porte un panneau à l'avant et à l'arrière où l'on peut lire «SCHOOL BUS» ou «ÉCOLIERS». Quant aux véhicules transportant des matières explosives, il faut qu'ils affichent un panneau devant et derrière le véhicule, de même que de chaque côté, où l'on peut lire «EXPLOSIVES» ou «EXPLOSIFS».

Les manœuvres de chargement et de manutention

Le transport et la manutention de certaines charges, comme les barils, les produits en sac, les liquides et le bétail, nécessitent l'usage de techniques bien spéciales. Si la charge est mal équilibrée ou instable ou si elle tangué, il vous sera difficile de garder la maîtrise du véhicule et celui-ci pourrait même se renverser. C'est pourquoi vous devez vous assurer que le chargement se fait selon les règles de l'art.

Ralentissez dans les courbes et dans les virages serrés, et redoublez de prudence aux arrêts et aux démarrages.

➤ DIMENSIONS DU VÉHICULE ET DE LA CHARGE

La loi prévoit certaines limites quant à la longueur, à la largeur, à la hauteur et au poids des véhicules commerciaux. Vous devez respecter les consignes affichées sur les panneaux routiers qui limitent les dimensions ou les charges permises, peu importe le permis ou la licence dont vous disposez. Ces panneaux sont là pour vous aider à éviter d'endommager votre véhicule, votre charge et la route, de même que pour protéger la sécurité des autres usagers de la route. Il arrive qu'à certaines périodes de l'année des limites sur la charge soient imposées.

Vous devez connaître les dimensions de votre véhicule de même que le poids de votre charge. Même en situation idéale, il est difficile de conduire un véhicule de grandes dimensions, mais il faut redoubler de prudence lorsque vous conduisez un véhicule aux dimensions excessives sur les ponts étroits, dans les canyons et les gorges et sur les tronçons routiers en construction. En hiver, il peut être encore plus difficile de conduire un véhicule de largeur excessive, tout

particulièrement dans les régions montagneuses. Lorsque le climat hivernal affecte l'état des routes, la règle d'or de la sécurité est la suivante : **ralentissez**.

Au volant, vous devez garder constamment en tête la longueur de votre véhicule et de sa charge, et vous devez surtout faire attention dans les courbes, sur chaussée étroite et dans les petites rues. N'oubliez pas de laisser suffisamment d'espace pour vous éviter d'accrocher les poteaux, les voitures stationnées et les édifices. Tous les endroits à hauteur et à largeur réduites comportent certains risques.

La licence d'exploitation de tout véhicule commercial est attribuée selon le poids nominal brut du véhicule (PNBV). Vous devez être au courant du poids de votre véhicule et de sa charge pour vous assurer que votre véhicule ne dépasse pas les limites de poids permises. Tout chauffeur d'un véhicule commercial dont le PNBV dépasse 9000 kg doit se rapporter aux postes d'inspection afin de faire mesurer et peser le camion et sa charge.

S'il s'avère que votre véhicule est trop large, long ou haut ou que votre charge est trop lourde et que vous ne pouvez pas la réduire, vous pouvez vous procurer un permis spécial vous autorisant à circuler sur le réseau routier. Toutefois, vous serez peut-être tenu de recourir aux services d'une voiture d'estafette servant à avertir les autres conducteurs de l'approche d'un véhicule ou d'une charge aux dimensions excessives. Si vous transportez une charge excessive, vous devez également afficher sur votre véhicule les panneaux appropriés.

Vous pouvez vous procurer des renseignements sur les charges et les dimensions permises au poste d'inspection le plus près ou en téléphonant au 667-5929 ou au numéro sans frais au Yukon 1-800-661-0408.

➤ QUELQUES CONSEILS POUR L'EXAMEN THÉORIQUE

Après vous être familiarisé avec les diverses règles, normes et directives qui s'appliquent aux détenteurs de permis de classe 1, 2, 3 ou 4, vous serez prêt à passer l'examen théorique. Une fois cet examen réussi, vous pourrez commencer à apprendre à conduire les véhicules couverts par la classe de permis que vous désirez obtenir.

Voici quelques rappels de même que quelques notions nouvelles :

- ❖ Le programme du Code canadien de sécurité (CCS) établit les normes minimales de sécurité visant les véhicules commerciaux, les chauffeurs et les transporteurs du Canada. Les transporteurs ont la responsabilité de s'assurer que leurs chauffeurs et leurs véhicules respectent les normes. Ces normes s'appliquent lorsque le véhicule sert au transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales, sous réserve de certaines conditions. Si vous deviez conduire un véhicule assujéti aux normes du CCS, vous devrez vous familiariser avec les restrictions relatives aux heures de service, utiliser et tenir à jour un carnet de route et vous acquitter de nombre d'autres responsabilités importantes. Avant de partir en voyage, assurez-vous de bien connaître toutes les normes du CCS qui vous

concernent. Lisez les lois, les règlements et les normes en vigueur dans les régions où vous devez vous rendre.

- ❖ Certains véhicules commerciaux doivent être équipés de feux de gabarit et de réflecteurs. Par exemple, tout véhicule de plus de 203 cm de largeur doit être équipé de ces feux et réflecteurs. Il faut que les phares avant soit de couleur jaune, et les feux arrière de couleur rouge. Les feux de gabarit doivent rester allumés du coucher au lever du soleil et lorsque la visibilité est réduite.
- ❖ Tous les véhicules doivent s'arrêter aux passages à niveau lorsque les mécanismes de signalisation sont en marche. De plus, les véhicules suivants doivent s'arrêter à tous les passages à niveau, même à ceux qui ne sont pas munis de dispositifs de signalisation :
 - autobus scolaires, avec ou sans passagers
 - autocars avec passagers
 - véhicules dont la cargaison est en tout ou en partie constituée d'explosifs
 - véhicules servant à transporter des liquides ou des gaz inflammables, que le réservoir soit plein ou non.
- ❖ Pour des raisons de sécurité, il est également recommandé que les véhicules transportant des matières toxiques ou corrosives s'arrêtent aux passages à niveau qui ne sont pas munis de dispositifs de signalisation.
- ❖ Évitez de changer de vitesse en traversant un passage à niveau.
- ❖ Si la charge dépasse de plus de 150 cm l'arrière de la remorque ou du véhicule, vous devez, entre le lever et le coucher du soleil, attacher un drapeau rouge à l'extrémité de l'élément de la charge qui dépasse le plus. La nuit, c'est un feu rouge qu'il faudra utiliser.
- ❖ Tout camion circulant sur les routes la nuit doit être muni de feux et de phares.
- ❖ Tout véhicule stationné en bordure de la route pose des risques à la circulation. En raison de leurs dimensions, les véhicules lourds posent des risques d'autant plus élevés. Dans la plupart des cas, le chauffeur devra placer un dispositif d'avertissement approuvé. Si votre véhicule tombe en panne, stationnez-vous le plus loin possible de la chaussée et placez des dispositifs d'avertissement à 30 mètres devant et derrière votre véhicule stationné.
- ❖ Au nombre des véhicules qui doivent être munis en tout temps d'extincteurs d'incendie figurent :
 - les véhicules servant au transport d'explosifs (au moins deux extincteurs d'incendie par véhicule)
 - les autobus scolaires (les extincteurs doivent répondre à la norme D250 de l'Association canadienne de normalisation [CSA])

- ❖ Tout conducteur est tenu d'avoir en sa possession le certificat d'immatriculation et le certificat d'assurance du véhicule.
- ❖ Si la vue à partir de votre rétroviseur intérieur est obstruée par la remorque ou par le fourgon, vous devez avoir des rétroviseurs latéraux.
- ❖ Il est illégal et très dangereux de conduire un véhicule dont les pneus, les roues ou les jantes sont en mauvais état. Avant d'entreprendre un voyage, vérifiez la pression d'air dans les pneus, leur usure et leur état. N'oubliez pas que lorsque la surface de contact entre le pneu et la route est réduite, la maîtrise de votre véhicule est d'autant plus difficile. N'oubliez pas qu'un pneu insuffisamment gonflé est tout aussi dangereux qu'un pneu trop gonflé.
- ❖ Le diesel est une substance toxique : évitez donc d'y toucher à main nue et de nettoyer les écoulements avec un chiffon.
- ❖ Si vous n'arrivez pas à fixer votre charge avec soit une cloison, soit des rehausses, soit une clé de bout ou des sangles, vous pouvez essayer d'utiliser une combinaison de méthodes. Chaque fois que vous utilisez des sangles, il faut tenir compte du poids de la charge. En effet, il faut que la charge d'utilisation maximale de vos sangles dépasse le poids de votre charge. L'emballage rétrécissable n'est pas acceptable comme dispositif pour fixer une charge.
- ❖ Si vous devez travailler au transport de marchandises dangereuses, vous devrez avoir obtenu au préalable un certificat à cette fin. Après quoi, vous devrez garder votre certificat en votre possession chaque fois que vous transporterez des matières dangereuses.

